

高油价时代的众生百态

本报记者 刘红杰 实习生 楚娟

众生相一

车,买得起 开不起

“一张加油卡充了500元现金。按照原来6.82元/升的价格,可以买到大约73升93号汽油。而油价上涨至7.1元/升后,只能买70升,一下少了3升。变相贬值了。”省城市民王爱英2009年买了车,对于历次油价上调,她记得很清楚。

“2009年11月10日,93号汽油从5.93元/升涨到了6.32元/升。从‘5’元时代进入‘6’元时代,2010年调了四次油价,三次上调一次下调,到今年2月20日,93号汽油就从‘6’迈到‘7’了。从‘5’到‘7’,前后也就16个月的时间。”

王爱英每个月大概用油100升,因为油价从“5”到“7”,她每个月的油费要多花大概120元钱。“油价越来越高,但车还得开。”王爱英的话透着无奈。

因为油价上涨,加油卡成了香饽饽。省城市民马宇阳在网上发布了一条“460元转让500元加油卡”的消息后,接到了30多个电话和短信。

杨先生刚刚买了一辆1.6L的家用轿车。“我一直喜欢车,可是没有钱买。现在有钱买了车了,油价却涨成了这样,开不起车了。这让我想起一首歌,‘我想去桂林呀我想去桂林,可是有时间的时候我没有钱;我想去桂林呀我想去桂林,可是有了钱的时候我却没时间。’”

对策

“油改气”和小排量

为了避免油价上调带来的冲击,有的私家车主选择为爱车“动手术”,从烧油改为烧天然气。

面包车车主于先生告诉记者,因为生意,自己天天在外跑,平均每个月光油钱就将近1800元,所以在今年元旦时将汽车改装为烧天然气了。现在每月费用不到1000元,用不了多久就把改装费省出来了。于先生给记者算了一笔账,“现在,加一升液化气只需3.4元,而加一升93号汽油要7.1元,我这个车百公里耗油6升,费用为42.6元;而用液化气大约需要耗气6升半,需22.1元。跑100公里,用液化气比用汽油要节省20.5元。”

烟台汇通燃气汽车改装厂的姜厂长介绍说,该改装厂现有的人员一天只能改9辆车,而交钱等待改装的人远远不止这个数,工人经常加班加点改装,车主往往还要提前两三天预约,才能排上队。

同时,油价上涨还催化市场向节能减排的车型方向侧重。

不仅汽车生产商的风向发生了转变,销售商表现得更为明显。就在发改委调控油价后,三菱汽车——济南雷雷4S店为“三菱翼神”打出了这样的宣传,“在油价高涨的时代,相信这款既省油,适合拥堵路况又不失操控乐趣的十万出头的高性价比车型让你不再惧怕油价。”

不少汽车销售商表示,虽然他们经营的品牌中有节油环保车型,但油价上涨依然产生了不好的影响。“很多准车族有可能出于燃油支出的考虑而暂时搁置购车计划,持观望态度。”



2月20日,元宵节的花灯刚刚熄灭,国家发改委就上调了成品油最高零售价格,93号汽油迈入“7”时代。作为2011年里首次调价,有争论、有无奈,也有人表示在情理之中。全球背景的高油价时代已不可逆转,我们别无选择,只能适应。

众生相二

物流业遭“连累”

23日,济南的最高气温达到17℃,盖家沟物流中心车水马龙,一片忙碌。但在这热火朝天的工作场景背后,却是淡淡的隐忧。

“油价上涨对我们影响很大,我们主要跑河北,成本价以前是2000多元,油价涨之后要2300元左右。我们的货车载重26吨,一吨现在要少赚十几块钱。跑的路程越远亏得越多。”鑫顺达物流经理唐相建说。

鑫九龙专线物流公司是专门跑新疆的,以前跑一趟乌鲁木齐,可以赚一万元。“现在油太贵了,也就赚六七千元,利润缩水了三四千,生意不好做啊。”经理褚庆栋感慨。

跑中长途的利润缩减,跑短线的日子更不好过。货车司机毛含兵主要是跑莱芜和新泰专线的,1个月跑二十八趟,周六周日都不能休息。“原来一趟还能赚300多元,油价涨价后几乎没有利润了。油价涨之前一趟新泰油价花300多元,到莱芜是将近300元;油价涨了之后,到新泰一趟油钱就要500元,到莱芜要400元,还有过桥费一个来回要100多元。”

安正物流的王师傅主要跑市里。“原来跑二十公里要花七八十元,现在需要花费一百多元,一趟少赚二三十元。”

虽然利润缩水,但采访中大家都表示,不敢涨。“运价我们也想上涨,但是我们想涨也涨不上去啊,市场摆在那里。再

说周围这么多物流公司,市场竞争这么激烈,谁先涨价谁就先死掉了。”几乎众口一词。

对策

尽力压缩成本

为了能在有限的利润空间内坚持,各家物流企业在节约成本方面也想尽了办法。据一位业内人士透露,现在业内很多物流个体商家,由于规模和经济实力有限,整个物流公司只有一辆车,甚至一辆车都没有的情况较为普遍。他们从社会上雇用车辆和驾驶员,采取挂靠的方式运送货物,在每一次货物运输完成后进行现金结算。这样,就省去了买车、养车的费用。

“但是,通过量的扩张来弥补油价上涨带来的损失,并不是应对的根本之策。”济南现代物流协会的有关人士称。在目前形势下,首先要继续抓好物流基地建设。“对经营方式粗放的物流企业来说,通过精细化管理、人员培训来降低内部损耗,压缩成本,是一个不错的选择。而对大型物流企业来说,则应加快物流信息化建设,提高车辆利用率,优化运输路线,降低运输成本。比如说,可以在

大货车上安装GPS卫星定位系统,避免走弯路造成损失。”

该人士称,“高油价既有压力,也带来了整合物流资源的动力。把零散分布、实力弱小的中小企业整合为资源共享、抗风险能力较强的大企业或企业群,并推进货运站场建设,引导形成物流集聚区,实现基础设施、人力资源、信息等共享和充分利用,是现代物流发展的必由之路。但要做到这一步,仅仅靠物流行业单打独斗是无法完成的,需要政府在规划和政策等方面的大力支持。”



众生相三

新能源股票 应声涨

油价上涨对各个领域的影响都是很大的,对股市相关行业的影响却冷暖不一。其中,对新能源的利好是显而易见的。

上周五,新能源中的锂电池已初露涨势,21日,新能源即出现了全面启动态势,有业内人士推测,新能源股新一轮上涨或将就此开始。

盘面显示,新能源概念股精工科技涨停,兰太实业、中环股份、乐山电力紧随其后,涨幅均超6%,江特电机、新宙邦、拓日新能等也小幅上涨,来势可谓凶猛!

湘财证券新能源分析师侯文涛分析称,油价的上涨对新能源行业是一个长期的利好。而从股市投资上来说,在油价继续攀升以及未来还可能一再攀升的预期下,股性活跃的新能源板块将再次迎来炒作良机。

比亚迪汽车公关部经理徐安表示,油价上涨将加快其产品结构调整速度,例如,1.6L排量汽车是目前市场需求量最大的车型,比亚迪推出的双模电动车、纯电动车等新能源汽车,就让消费者既能享受到1.6L排量甚至更高排量车型的功率,又能达到1.0L排量的油耗,甚至是零油耗。

有分析人士指出,根据新能源产业发展规划,在2010年至2020年间,新能源产业累计直接投资将增加5万亿元,这更是提高了新能源与清洁能源股在股市中的热度。国家政策对新能源产业发展的倾斜,使市场对新能源板块充满期待。

对策

完善成品油定价机制

卓创资讯成品油分析师李兵指出,受通货膨胀压力影响,为了尽可能减轻调价影响,国家加大了对成品油价格的调控力度。一是推迟了调价时间,二是控制了调价幅度,但大部分供应企业均已提前抬高了销售价格,而消息灵通的下游用户也提前囤积资源,这就使得市场的投机因素表现得更加明显,这也充分体现出了目前的成品油定价机制还存在很大诟病。

“这是因为,与国际原油价格接轨后,国内成品油销售价格仍以发改委行政指导价为准。根据国际油价走势,国内销售者很容易判断国内油价的基本走势,就能选择合适的时机进行囤积,市场在很大程度上很容易被人所操作。”

东方油气网首席分析师钟健表示,未来我国可维持适度较高的成品油价来推动节能减排。他认为,美国政府一直实施低油价的政策,其人均原油消费量是我国的十倍。但是我国人口基数太大,如果一直维持过低的成品油价格,未来将难以承受国内快速膨胀的石油消费需求。因此,我国必须从国家能源安全的战略高度考虑,推动企业和广大消费者的节能降耗意识。

“我国成品油价格也不能单一地依据国际油价的上涨而上涨,推动企业不断提高生产力、降低生产成本才是根本的解决之道。”复旦大学能源研究中心副主任吴力波认为,推动成品油市场化改革不仅仅是逐步把下游价格放开,也应该逐步把上游资源的“准入机制”放开,打破上游的市场垄断。